

Supplemento al numero odierno de L'Eco di Bergamo - non vendibile separatamente dal quotidiano - 1,80 euro prezzo speciale 1ª uscita + il prezzo del quotidiano - A CURA DI SPM



9 771125 425108

40 PRESENT IL COLORE COME LINGUAGGIO
48 BUILDING SYSTEMS INSIEME DI SCATOLE INTORNO A UN PERCORSO
82 ATELIER DISEGNO DI BAMBINA

ARK

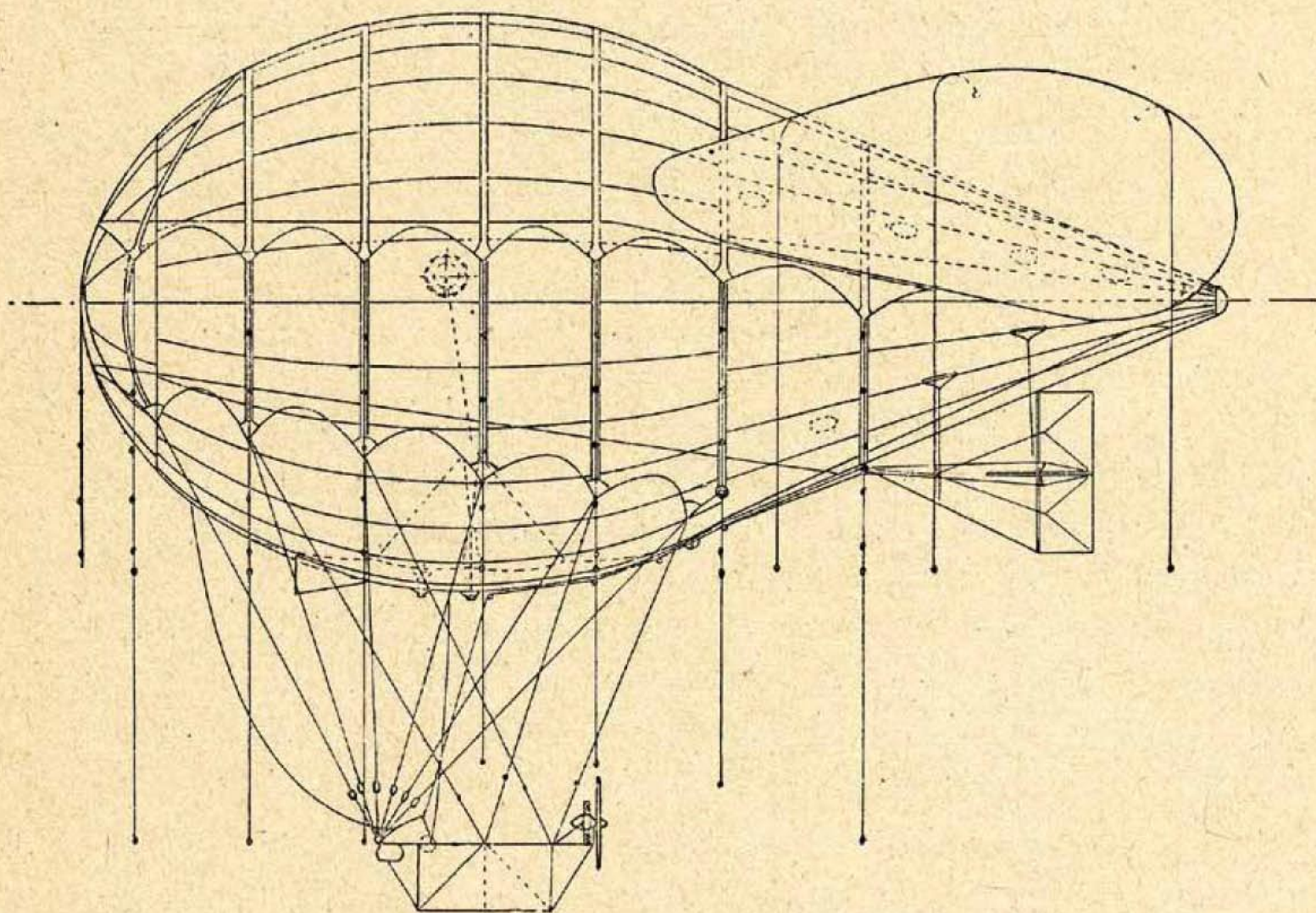
NUMERO / 2
 L'ECO DI BERGAMO

SCUOLE. LO SPAZIO DEI BAMBINI

01

IL PAESAGGIO DAL CIELO

di Davide Pagliarini

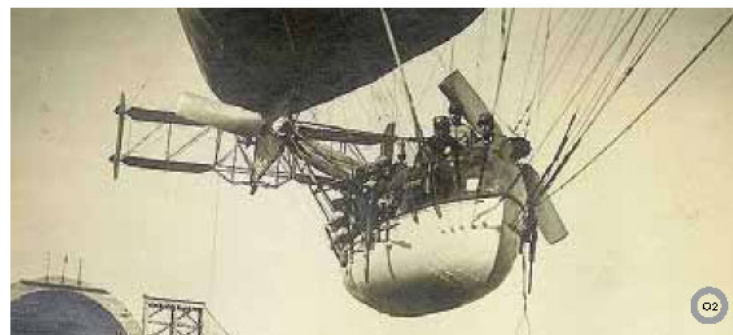


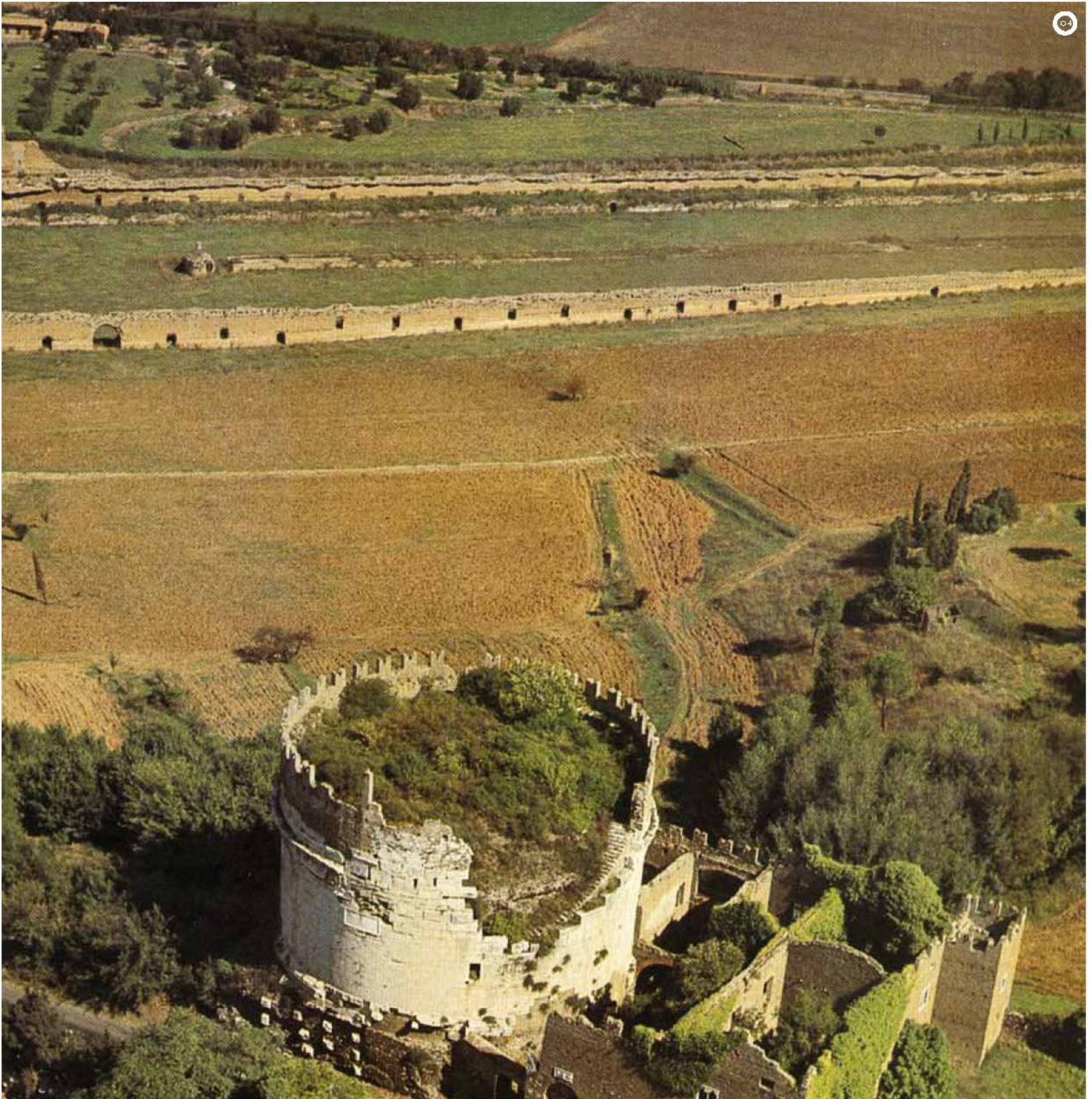
Con la diffusione dei voli low-cost il viaggio aereo è divenuto un'esperienza accessibile e ordinaria. Non altrettanto comune è osservare il territorio dall'alto per scoprirne significati nuovi, per interrogarsi sulla forma che hanno assunto la città e le infrastrutture che sorvoliamo, sul rapporto esistente tra costruito e spazi naturali, sugli equilibri e le fratture tra i segni prodotti dall'uomo e la geografia. Ci si muove a 10.000 metri d'altezza compiendo un'azione di allontanamento dalla superficie abitata, trovandosi sospesi in una dimensione straniante, in attesa di riprendere il contatto con limiti e orizzonti noti al termine dello spostamento.

Eguale accessibile, tanto da essere divenuto uno strumento d'uso quotidiano, è il satellite. La sua proiezione ortogonale dell'immagine terrestre è piatta. Essa non restituisce la proprietà prima dei rilievi - l'altitudine -, le quote topografiche, le altezze degli elementi naturali e dei manufatti, le profondità delle acque. L'informazione che fornisce è quantitativa e astratta, distante dalle cose e dalla loro concretezza materiale.

All'incremento esponenziale dell'accessibilità alle informazioni cartografiche e all'esperienza della visione dall'alto ha fatto seguito una perdita dell'esperienza di attraversamento dei luoghi. Queste brevi riflessioni sono state suggerite dopo aver riletto un libro assai noto e diffuso, *Italia dal cielo*, pubblicato nel 1981. Una serie di fotografie scattate da Folco Quilici sorvolando l'Italia tra il 1960 e il 1980, a documentare la bellezza del paesaggio attraverso uno sguardo allora insolito e sorprendente, quello dall'elicottero. Il paesaggio, visto da quelle altezze e angolazioni appariva in immagini vicine e umane, fornendo un incentivo al viaggio e alla conoscenza, in un paese che aveva da poco conosciuto la motorizzazione di massa. Viaggiare "dentro le cose", a bassa quota, con il portello aperto sul vuoto sottostante e a velocità spesso ridotte, apriva allora a riflessioni sul tempo del viaggio e sul desiderio di cogliere simultaneamente il dettaglio più prossimo e l'orizzonte più lontano, nell'urgenza di rappresentare la reciproca appartenenza e l'interrelazione tra i manufatti e il contesto, tra la natura e i segni della trasformazione umana.

La fotografia aerea nasce in Francia nel 1858 e trova immediata applicazione negli ambiti scientifico, documentario e militare, il cui denominatore comune è quello di fornire un patrimonio specifico di informazioni utili alla conoscenza, allo studio e alla pianificazione di un dato territorio. Ci si avvicina alle cose per descriverne, nella forma più ricca ed eloquente, non sempre oggettiva perché determinata dalle scelte compiute, dagli strumenti e dalle intenzioni, lo spazio e l'ambiente in cui si trovano e con cui sono in relazione. Un'attitudine che nasce e si sviluppa con il progresso tecnologico, con l'invenzione degli





I CONTORNI E LE QUANTITÀ SONO CHIARAMENTE DISTINGUIBILI, SI PERCEPISCONO LE GERARCHIE TRA I SEGNI, I PASSAGGI DI SCALA, I CONFINI, LE INCONGRUITÀ E LE DISUGUAGLIANZE, LE AREE INACCESSIBILI

aerostati, dei dirigibili frenati e degli aeromobili, apparecchi leggeri e aperti che espongono l'equipaggio alle condizioni atmosferiche. L'osservazione della terra dal cielo fornisce così un punto di vista che non lascia scampo. Tutto è lì. I contorni e le quantità sono chiaramente distinguibili, si percepiscono le gerarchie tra i segni, i passaggi di scala, i confini, le incongruità e le disuguaglianze, le aree inaccessibili.

Gli archeologi fanno uso della fotografia aerea per individuare le rovine di città e manufatti invisibili, nascosti sotto la superficie del terreno, scrutando il diverso colore o, con la luce radente, la diversa profondità delle ombre dell'erba.

A partire dagli anni '60 la ricognizione e la fotografia aerea vengono utilizzate anche dagli artisti della Land Art Michael Heizer, Walter De Maria, Dennis Oppenheim, Christo, James Turrell e Robert Smithson, sia per individuare i siti strategici in cui collocare gli interventi, sia per documentare le gigantesche opere una volta compiute in relazione al paesaggio che le accoglie, aiutati dall'immediatezza comunicativa delle immagini anche di fronte a un pubblico privo di una formazione specifica.

Nel 1972, James Turrell, figlio di un ingegnere aeronautico e lui stesso pilota dall'età di diciotto anni - "L'aereo è il mio atelier" affermerà egli stesso -, sorvola la regione dei crateri vulcanici

a ovest di Flagstaff, in Arizona e vi riconosce il sito adatto a realizzare il suo maggiore intervento di arte ambientale, il Roden Crater. L'artista lo definisce "un monumento alla percezione". Il cratere viene rimodellato e attraversato da tunnel, percorsi e camere ipogee che lo trasformano in un osservatorio delle infinite luminosità atmosferiche, un luogo di contemplazione del cielo.

Nel 1973, sul lago salato El Mirage, nella California meridionale, Dennis Oppenheim fornisce istruzioni radio al pilota di un aereo che scarica un liquido di vapore di azoto. Il velivolo percorre una traiettoria a spirale, descrivendo una serie di anelli con diametro decrescente, ruotando per tre quarti di miglio di diametro. Il lavoro di Oppenheim consiste nella produzione di azioni e segni temporanei, contraddistinti da una programmatica ricerca di leggerezza e provvisorietà, capaci di visualizzare la relazione tra paesaggio e cultura e affermare la subordinazione dell'uomo alla natura.

È possibile tradurre tali esperienze in architettura? In che misura i manufatti che progettiamo possono stimolare pratiche spaziali vicine a quanto sin qui descritto?

A descrivere come l'architettura sia in fondo una straordinaria sequenza delle esperienze visive di un osservatore in movimento, a quote diverse e da punti privilegiati, è Albert Viaplana Veà in una

- 01

Motopallone Avorio
impiegato come dirigibile
(Ferdinando Bonifacio,
Il velivolo moderno,
Hoepli Editore, Milano, 1929,
p. 9, fig. 5)

05

Villaggio circolare.
Palombara Sabina, Lazio
(Christian Norberg-Schulz, *Genius
Loci. Paesaggio, ambiente,
architettura*, Electa, Milano, 1979,
p. 62)
- 02

Dirigibile di Marina,
Società Aerostatica Avorio, Roma
www.marini-saredo.it

06

Meteor Crater, Winslow, Arizona
www.thundafunda.com
- 03

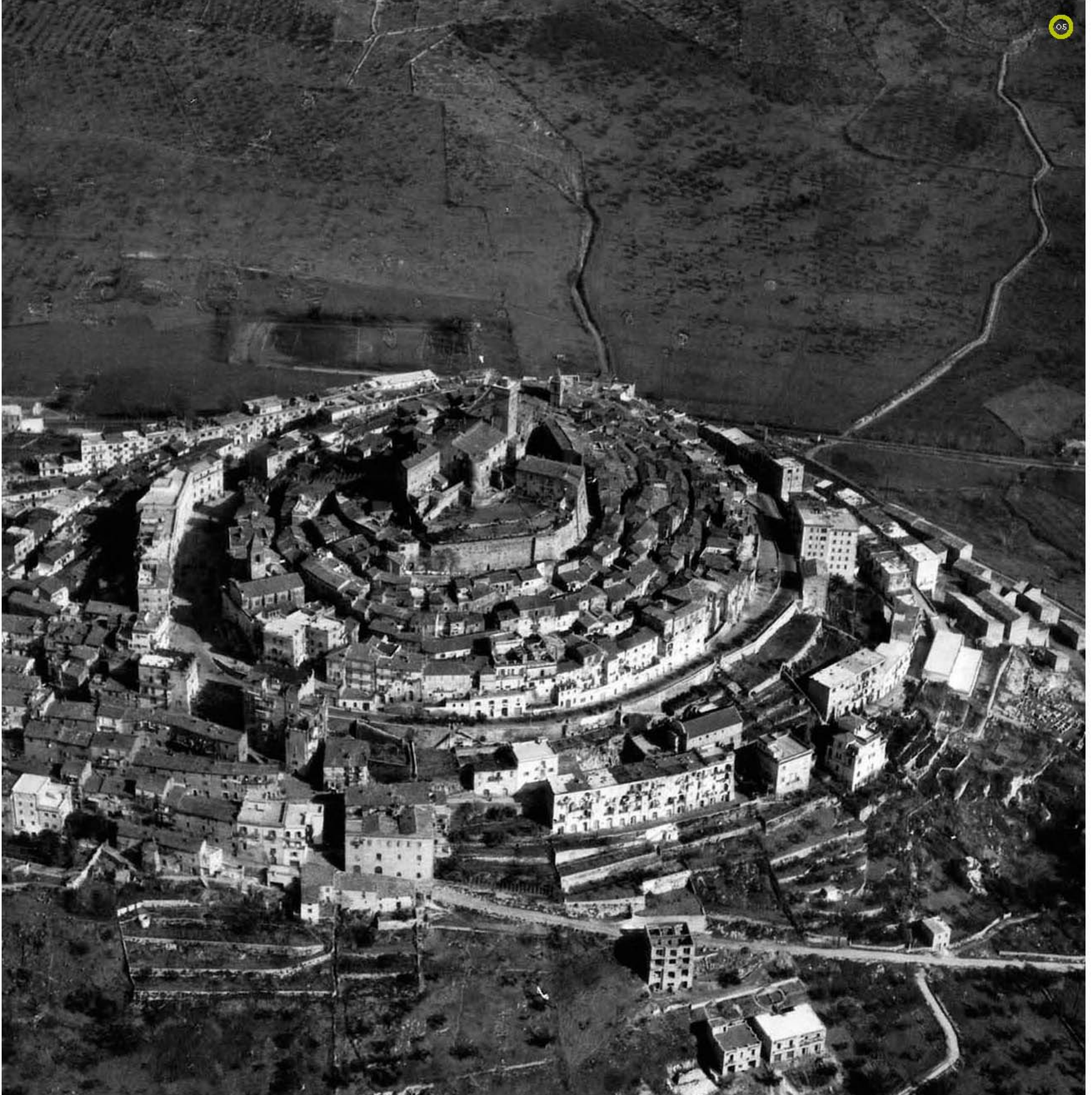
Pallone da osservazione
www.marini-saredo.it

07

Dennis Oppenheim, *Whirlpool
(Eye of the Storm)*, El Mirage Dry
Lake, Southern California, 1973
www.dennis-oppenheim.com
Una spirale di fumo bianco
lasciata da un aereo
nel cielo azzurro.
- 04

Tomba di Cecilia Metella,
via Appia, Roma
(Folco Quilici, *Italia dal cielo.
Viaggio per immagini nella storia*,
De Donato Editore, Bari, 1980,
p. 107)







DAVIDE PAGLIARINI

Nato nel 1976, si è laureato presso la Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, dove è professore a contratto di Progettazione Architettonica. La sua attività coniuga diverse discipline, dall'architettura alla fotografia, dalla grafica al paesaggio. Inizia a fotografare nel 1994, viaggiando nei paesi dell'Europa e del Mediterraneo, compiendo ricognizioni orientate da un preciso interesse per l'ambiente e il territorio.

Gli interessi per l'arte, in particolare per la pittura, la fotografia, la grafica, hanno portato ad un approccio multidisciplinare verso la progettazione, coniugando metodo scientifico, esperienza visiva e sperimentazione.

Nel 2002 fonda il laboratorio **new landscapes**, all'interno del quale sono state condotte ricerche sulla percezione e la valorizzazione dell'immagine e dell'identità del paesaggio contemporaneo.

Nel 2008 pubblica per Libria il libro *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*.

conversazione con Juan José Lahuerta pubblicata su Casabella 655 (aprile 1998): "JL: Ricordo che qualche tempo fa, durante una serie di incontri dedicati a Barcellona ai quali eri intervenuto, ti ho sentito parlare di un "progetto" che consisteva nel tracciare una linea, in diagonale e a un'altezza indefinita, sopra la città; una sorta di strada che i cittadini potevano percorrere e dalla quale si poteva ammirare la città. AVV: ...la mia idea di architettura deriva dalla convinzione che l'architetto è soltanto colui che prepara i luoghi affinché le cose avvengano... Con quell'idea per Barcellona intendevo semplicemente prospettare l'individuazione di un luogo; il progetto si limitava a definire solo alcuni elementi: lo spessore di quella linea, la sua distanza dal suolo; Da quel punto di osservazione la città sarebbe apparsa come appare una cattedrale gotica, con analoghe valenze didattiche. Chi fosse salito su questa linea, se così mi posso esprimere, avrebbe visto la città e l'avrebbe capita".